

ЗабГУ

Факультет
строительства и
экологии



В АВТОСПОРТЕ

**АВТОМОБИЛИ
КАК ПРОФЕССИЯ СТР. 4**

А СУДЬИ КТО ? СТР. 11



**ИНСТРУКЦИЯ
КАК СТАТЬ АВТОГОНЩИКОМ
СТР. 12**

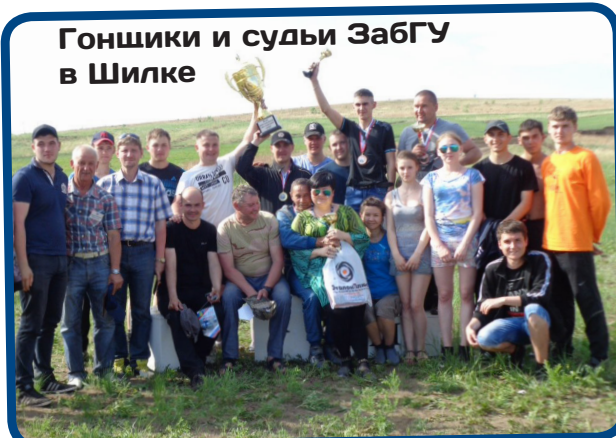
2021

АВТОГОНКИ В ЗАБГУ

Боевые УАЗы



Гонщики и судьи ЗабГУ в Шилке



Команда гонщиков ЗабГУ



Инструктаж судей



«Тазы», которые действительно «валят»

СТРАСТИ ПО АВТОКРОССУ

Ежегодно в конце марта на трассе «Засопка» проходят соревнования по автомобильному кроссу, в ходе которых разыгрывается Кубок ректора Забайкальского государственного университета. Автокросс пользуется популярностью у жителей Читы – на соревнованиях всегда много зрителей, которых не пугают ни пыльная трасса, ни погодные условия. Ещё бы: клубы дыма, песок, вылетающий из-под колёс, рёв моторов и куча адреналина – вот лишь малая часть того, что из себя представляют эти зрелищные гонки.



Традиционно в первый день соревнований проходят отборочные заезды, а самое зрелищное – это, конечно, второй, финальный день соревнований. Здесь уже есть и зрители, и накал страстей, и ожидания вожденного кубка. Гонщикам приходится сражаться не только с соперниками, но и с погодными условиями. Как и полагается автокроссу, борьба идёт не шуточная, спортсмены выкладываются по максимуму. Бывают поломки, столкновения, перевороты.

Отличие подобных соревнований от всех остальных в том, что зрелище для многих – гораздо интереснее, чем выявление победителя. Глядя на заезды гоночных машин, нельзя не восхищаться их мощностью! Наверное, поэтому морозными весенними выходными любители автоспорта готовы оставить свои дела и простоять несколько часов вдоль бушующей автомобильными страстями трассы. Болельщики команды ЗабГУ обычно остаются удовлетворены и итогами: в 2014 году команда университета стала победителем соревнований, а в 2015 заняла не менее достойное второе место. В 2016 году команда «ЗабГУ-1» завоевала кубок города Читы. В личном зачёте первое место занял преподаватель кафедры автомобильного транспорта ЗабГУ, трехкратный чемпион Забайкальского края по автокроссу Федор Богодухов. Второе место взял его товарищ, Николай Кочеров, также представитель команды ЗабГУ.

2020 год оказался сложным для проведения соревнований, но тем не менее по результатам проведённых трех этапов Чемпионата Забайкальского края по автомобильному кроссу определились чемпионы. И в дисциплине Д2 Классика победителем стал вновь Федор Богодухов, команда «ЗабГУ 1».



КУБОК РЕКТОРА ЗАБГУ

«Кубок ректора ЗабГУ» - один из этапов соревнований Открытого чемпионата Забайкальского края. Всего их четыре, три из которых проходят в Чите, а один - в городе Шилка. Забайкальский государственный университет представляет на этих соревнованиях до 16 спортивных автомобилей во всех зачетных группах. В составе команды университета есть 6 кандидатов в мастера спорта и более 10 спортсменов, имеющих первый разряд. Гонщики, выступающие за ЗабГУ, уже 6 раз становились чемпионами Забайкальского края. На базе ЗабГУ подготовлено более 100 спортивных судей, которые регулярно принимают участие в судействе соревнований по автокроссу. В основном, это студенты факультета технологий, транспорта и связи. Все они имеют аккредитацию Российской автомобильной федерации (РАФ). Организаторами автокросса являются Федерация автомобильного спорта Забайкальского края и Забайкальский государственный университет.

Соревнования проводятся для пяти зачетных групп:

Д2-«Классика» - заднеприводные автомобили ВАЗ 2101 - 2107 (1 отборочный этап Кубка РФ);

Супер1600 (Д2-1600) - переднеприводные автомобили (1 этап открытого Чемпионата СФО);

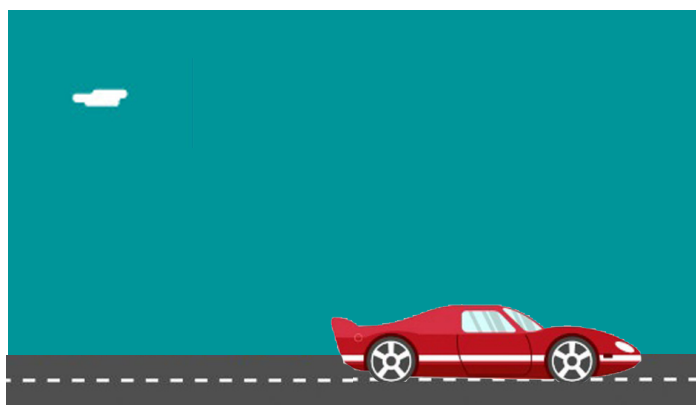
Суперавто (Д1) - полноприводные легковые автомобили Subaru Impreza, Mitsubishi Lancer (2 отборочный этап Кубка РФ);

Т1-2500 - полноприводные автомобили УАЗ (1 этап Открытого Чемпионата СФО);

Т4/3 - грузовые автомобили ЗИЛ 130 (1 этап Открытого Чемпионата СФО).

Результаты заездов идут в зачет Открытого чемпионата Забайкальского края.

По результатам всех этих соревнований определяется лучшая команда, которой вручается Кубок ректора.





МЕЖДУНАРОДНЫЕ АВТОСПОРТИВНЫЕ ИГРЫ-2019

В 2019 году в состав Игр было включено шесть гоночных дисциплин: кибергонки, дрифт, картинг-слалом, Formula 4, Touring Cup и GT Cup. Участие одновременно во всех шести дисциплинах было обязательно: каждая страна могла сделать свой выбор и представить спортсменов хотя бы в одной из них. В качестве первого города-хозяина Игр был выбран Рим и расположенная недалеко от него трасса Валлелунга.

Во всех дисциплинах заявили лишь четыре страны — **Россия, Кувейт, Италия и Франция**. Крупные европейские страны почти все выставили по 4-5 участников и экипажей.

Поскольку к участию в Играх привлекались страны, а не отдельные команды, то Международная автомобильная федерация в вопросе представления страны на Играх сотрудничала с автомобильными федерациями каждой страны. Правила игр составлены так, чтобы можно было определить уровень развития национального автоспорта. Было принято условие: в команде не может быть действующего «золотого состава», то есть действующих чемпионов и призёров официальных мировых и европейских чемпионатов. А в картинге вообще требовалось отсутствие боевого гоночного опыта.

Одной из первых участие в Играх подтвердила сборная России. Право представлять нашу страну в Валлелунге получили:

**Илья Фёдоров (дрифт),
Павел Буланцев
“Формула-4”),
Клим Гаврилов (туринг),
Василий Ануфриев
(сим-рейсинг),
Олеся Ващук и Владислав Бушув
(картинг-слалом),
Денис Булатов и Ринат
Салихов (ГТ).**

Последние, в частности, выступали за сборную и в Кубке наций, заняв четвёртое место. Илья Фёдоров вошёл в десятку сильнейших Межконтинентального Кубка ФИА-2018 и является одним из сильнейших дрифтеров страны. Павел Буланцев в нынешнем сезоне завоевал титул чемпиона СМП «Формулы-4». Клим Гаврилов неоднократно принимал участие в этапах европейского туринга, а также стал бронзовым призёром Российской серии кольцевых гонок. Василий Ануфриев долгое время возглавлял локальный рейтинг «Гран Туризм Спорт», а Олеся Ващук и Владислав Бушув хорошо известны поклонникам картинга по многочисленным успехам на российских картодромах.

А ЧТО В ИТОГЕ? КАКАЯ СТРАНА ВЕЗЛА КУБОК ПОБЕДИТЕЛЕЙ?

Перед началом соревнований считалось, что наибольшие шансы за-получить его были у сборной Германии, однако непредсказуемые результаты позволили

им завоевать лишь одно серебро.

По итогам Первых Международных автоспортивных игр сборная России стала чемпионом. Второе место осталось за итальянцами и австралийцами, а третье место поделили между собой сборные Нидерландов, Украины и Японии. За победу в медальном зачёте российские гонщики получили главный кубок соревнований.

Россияне победили в медальном зачёте благодаря победе Клима Гаврилова в Кубке туринга, бронзовой награде Ильи Фёдорова в зачёте дрифтеров и бронзе картингистов. К сожалению, Павлу Буланцеву и Василию Ануфриеву, который представляли Россию в Кубке Формулы-4 и виртуальном кубке (сим-рэйсинге) соответственно, не удалось показать высокого результата, однако они не оставили зрителей без красивой борьбы.

| FIA MOTORSPORT GAMES 2019 | | RANKING | | |
|---------------------------|------------------------|---------|---|---|
| | | 🥇 | 🥈 | 🥉 |
| 1 | 🇷🇺 TEAM RUSSIA | 1 | - | 2 |
| 2 | 🇮🇹 TEAM ITALY | 1 | - | 1 |
| = | 🇦🇺 TEAM AUSTRALIA | 1 | - | 1 |
| 3 | 🇳🇱 TEAM NETHERLANDS | 1 | - | - |
| = | 🇺🇦 TEAM UKRAINE | 1 | - | - |
| = | 🇯🇵 TEAM JAPAN | 1 | - | - |
| 4 | 🇧🇪 TEAM BELGIUM | - | 2 | - |
| 5 | 🇨🇪 TEAM CZECH REPUBLIC | - | 1 | - |
| = | 🇨🇷 TEAM COSTA RICA | - | 1 | - |
| = | 🇩🇪 TEAM GERMANY | - | 1 | - |
| = | 🇵🇱 TEAM POLAND | - | 1 | - |
| 6 | 🇫🇮 TEAM FINLAND | - | - | 1 |
| = | 🇸🇰 TEAM SLOVAKIA | - | - | 1 |

КТО ЕСТЬ КТО В АВТОМОБИЛЬНОМ СПОРТЕ

Международная автомобильная федерация (ФИА, или МАФ). Известна даже в англоговорящих странах под своим французским акронимом Fédération Internationale de l'Automobile – FIA. Но иногда также переводится как International Automobile Federation.

Это некоммерческая организация, основанная 20 июня 1904 года для представления интересов автомобильных организаций и владельцев автомобилей. Федерация объединяет 242 международных автомобильных и спортивных организаций из 146 стран на пяти континентах.

Штаб-квартира располагается в Женеве, Швейцария, президент с 2009 года Жан Тодт.



Жан Тодт

ФИА создана с целью развития автомобилизма и защиты его материальных и моральных интересов. Организация ведет несколько видов деятельности:

- способствует развитию международного дорожного движения и автотуризма,
 - регламентирует развитие автомобильного спорта,
 - издаёт общие правила относительно организации и проведения автомобильных соревнований,
 - усиливает и улучшает работу национальных автомобильных клубов и ассоциаций,
 - исполняет роль судебной власти при регулировании спорных вопросов исключительно спортивного порядка, возникающих при организации или проведении автомобильных соревнований.
- Под эгидой ФИА проводятся все мировые чемпионаты, кубки, серии.

Российская автомобильная федерация (РАФ) — общероссийская общественная организация, создана 30 ноября 1991 года.

Федерация объединяет 73 региональные организации, развивающие автомобильный спорт в своих регионах. Президент РАФ является Виктор Кирьянов.

Главной целью создания организации является пропаганда и достижение прогресса в области автомобильного спорта среди населения страны. В задачи федерации входят: объединение организаций, которые функционируют в сфере автомобильного спорта; интеграция спортсменов, тренеров, волонтеров.

В 1992 г. Генеральная Ассамблея FIA приняла РАФ в члены FIA и предоставила РАФ право осуществления спортивной власти на всей национальной территории Российской Федерации.



Юрий Глушенков

Российская автомобильная федерация (РАФ) в соответствии с Федеральным Законом от 4 декабря 2007 года № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации» аккредитована исполнительным органом государственной власти в области физической культуры и спорта по виду спорта «автомобильный спорт».

Краевая общественная организация «Федерация автомобильного спорта Забайкальского края» является членом Российской автомобильной федерации. Ее цели - пропаганда и популяризация автоспорта в Забайкальском крае, представление интересов забайкальского автоспорта на международной, российской и региональной арене.

Председатель Совета Федерации – Юрий Глушенков
Аккредитована министерством спорта Забайкальского края по виду спорта «автомобильный спорт».

АВТОСПОРТИВНЫЕ ИГРЫ

1894 - Карл Бенц создал свой первый четырехколесный автомобиль. Он назвал его Benz Velo. В этом же году была проведена первая в истории автомобильного спорта гонка «безлошадных экипажей», в которой участвовали повозки, приводимые в движение паром, керосином, бензином и электричеством.

1895 - первые в истории настоящие автогонки прошли по маршруту Париж-Бордо-Париж (1200 км.). Заявки подали 102 участника из разных стран.

1904 - появилась международная организация национальных клубов, позже ставшая известной как Международная автомобильная федерация (FIA). Эта федерация проводит чемпионаты Европы, мира для спортивных автомобилей, другие международные соревнования.

1973 - ФИА организовала первый мировой чемпионат по ралли. В первых четырех его соревнованиях итоги турнира подводились только в зачете производителей, и только с 1979 года стали определять чемпионка мира по ралли в личном зачете.

2018 - в Бахрейне Международная автомобильная федерация провела Кубок наций FIA, который фактически стал началом Международных автоспортивных игр.

2019 - в Париже состоялся Всемирный совет по автоспорту, который определил виды автоспорта в международном соревновании, которое тут же окрестили «автоспортивной Олимпиадой».

ГОНЩИК

На трассе в автокроссе существуют определенные правила поведения для автогонщиков. Так, **запрещена** контактная борьба – нельзя врезаться в автомобили соперников, «толкать» их с трассы и вообще допускать любое подобное воздействие. Водитель, замеченный в этом, может быть дисквалифицирован в текущем заезде, а при повторном случае – даже во всем соревновании.

Запрещается резко изменять направление движения, если это не обусловлено конфигурацией трассы. Однако каждый автомобиль волен двигаться по своей траектории. Этим часто пользуются опытные гонщики, перекрывая обгоняющему наиболее выгодную траекторию движения (говорят: грамотно «кроется»). Но! Многократное изменение направления движения (виляние) – **запрещено**.

В гонке **разрешается** обгон как слева, так и с правой стороны. Напомним, что обгоном считается маневр, когда передние колеса обгоняющего поравнялись с задними обгоняемого автомобиля. При этом оба автомобиля должны двигаться параллельными курсами даже в поворотах.

Если по какой-либо причине (техническая неисправность, авария и т.д.) водитель остановился и отстегнул ремни безопасности, он считается прекратившим заезд и должен немедленно покинуть автомобиль, выйдя за пределы трассы. Судьи обозначают участок трассы, на котором находится аварийный автомобиль желтыми флагами. Один флаг – если по трассе можно беспрепятственно проехать. Два флага – если остановившийся автомобиль мешает свободному проезду. При этом на участке от флага до остановившегося автомобиля обгоны **запрещены**.

Если в заезде лидер обогнал какой-либо автомобиль на круг и приблизился к отставшему автомобилю на позицию обгона, отставший водитель обязан без борьбы пропустить лидера (вплоть до ухода с оптимальной траектории движения). Однако при этом отставший автомобиль не обязан снижать скорость. Судьи в этом случае показывают отставшему синий флаг («Вас догоняет лидер»). Оказание сопротивления обгону отставшим автомобилем наказывается замечанием. Многократное препятствие обгону черевато снятием такого водителя с заезда.

Самым массовым автомобилем в мире является Toyota Corolla – более 35 млн. автомобилей (на начало 2012 года). Первый такой автомобиль сошел с конвейера в 1966 году.

Непосвященному человеку, попавшему на автогонки впервые, эти соревнования могут показаться неинтересными и абсолютно непонятными. Пыльная извилистая ухабистая дорога, мимо проносятся не самые красивые автомобили, девушки на поворотах машут флагами, а ожидание выявления победителя может быть довольно утомительным. Но это только на первый взгляд. Для того, чтобы лучше понимать всю крутость автокросса, надо знать некоторые

ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ

Автогонки (они же автокросс, они же соревнования по автоспорту) проводятся, как правило, в два дня. Первый день – техническая инспекция, тренировки, хронометраж и полуфиналы. Во второй день обычно проводятся финалы и награждение победителей.

ДЕНЬ ПЕРВЫЙ

На свободных тренировках спортсмены проезжают 2-4 круга: знакомятся с трассой и проверяют свои спортивные автомобили. Затем проводятся хронометрируемые тренировки. Здесь основная задача водителя – показать лучшее время прохождения круга, для чего все выезжают по очереди и проезжают по два зачетных круга (и дополнительно первый – разгонный). У кого будет лучшее время, тот окажется впереди на стартовой решётке в полуфинале или финале. Стартовая решётка – это десять автомобилей, выстроенные в шахматном порядке. Кто впереди, у того и шансов обогнать всех больше.

ДЕНЬ ВТОРОЙ

Система заездов в автомобильном кроссе зависит от того, сколько участников-автомобилей будет в определенном классе. Если в одном классе заявили до 10 автомобилей, то во второй день соревнования проводятся два финала. Победитель в этом случае определяется по сумме набранных очков.

При этом решающим считается второй финал – если два водителя набрали одинаковое количество очков, то более высокое место занимает водитель, имеющий лучший результат во втором финале.

Если в классе более 10 автомобилей-участников, то в первый день соревнований проводятся отборочные заезды. При этом все заявленные автомобили по результатам хронометража (это заезд на время) делятся на две группы, и в каждой проводится полуфинал. Последний, самый «медленный» автомобиль из каждого полуфинала выбывает из борьбы. А вот первые четыре участника из каждого полуфинала проходят в финал и участвуют в заездах второго дня.

Для оставшихся автомобилей во второй день соревнований проводится финал «Б», который часто называют «утешительным заездом», потому что по его результатам два первых пришедших автомобиля смогут всё-таки участвовать в основном финале гонок и бороться за звание победителя.

При количестве заявленных автомобилей более 20 всё происходит по той же системе, только начинается уже с четвертьфиналов.



СТАРТ осуществляется со стартовой решётки, которая располагается вне трассы. На ней в шахматном порядке расставляются 10 автомобилей в соответствии со временем, показанным во время тренировочного заезда или занятыми местами в полуфиналах – кто быстрее, тот и впереди. Когда все автомобили выстроены и готовы рвануть вперёд, включается светофор. Судья старта проходит вдоль стартовых рядов с поднятым зелёным флагом, а затем показы-

кубок и грамоту, а иногда и брызги шампанского! В автокроссе очень престижной является командная борьба. Команда обычно состоит из трёх водителей – каждый на своём автомобиле. Она заявляется заранее, и каждая имеет своё название. Победа присуждается команде, набравшей максимальное количество очков. Чаще всего это определяется по двум лучшим гонщикам (или как велит регламент конкретных соревнований).



Основатель знаменитой фирмы «Lamborghini», производящей трактора и мощные спорткары, Ферруччо Ламборгини установил правило, что его автомобили не участвуют в гонках. Со сменой владельца это правило было нарушено, но особой славы для фирмы это так и не принесло.

вается табличка пятисекундной готовности. В течение любой из пяти секунд светофор может погаснуть – это будет обозначать старт для всех автомобилей.

За стартом очень внимательно наблюдают судьи фальстарта. Они сверяют время, когда автомобиль тронулся с места, с дублирующим сигналом светофора. Если какой-то гонщик покидает место старта до подачи стартового сигнала, то объявляется фальстарт. При этом заезд прерывается красными флагами. Гонщику, допустившему фальстарт, объявляется замечание (стоит допустить два фальстарта – и он снимается с заезда).

АВТОМОБИЛЬНЫЙ КРОСС (или автокросс) — это скоростные соревнования с одновременным стартом автомобилей, проводимые на закрытых для постороннего движения, замкнутых (кольцевых) трассах без покрытия, либо с насыпным покрытием (грунт, песок, крошка, гравий и т.п.).

Победителем соревнований становится тот, кто первым прошел всю дистанцию заезда, который обычно состоит из 6-9 кругов.

ФИНИШ обозначается клетчатым флагом. Судья соревнований машет им в момент, когда автомобиль-лидер пересекает линию финиша на последнем круге заезда. При этом заезд считается законченным для всех водителей, независимо от количества пройденных ими кругов.

После окончания последнего заезда автомобиль следует сразу поставить в определённое место – «закрытый парк», а водитель должен немедленно его покинуть. Это сделано на случай, если у кого-то возникнет протест по поводу автомобиля соперника или поведения на трассе. На подачу протеста отводится 30 минут, после чего протесты не принимаются.

МЕСТА

определяются по количеству пройденных кругов. Имеет значение и то, в каком порядке автомобили пересекали финишную линию. За каждое место начисляются очки. Водитель, набравший максимальное количество очков, и становится победителем соревнований. Он получает главное место на «тумбочке»,



Студенты ЗабГУ - спортсмены-автогонщики. Слева-направо: Александр Бродягин, гр. ЭТМ-12, Юрий Баранов, Никита Андрианов, Иван Кириленко, Андрей Михайлов - гр. ЭТМ-15.



HANS

(англ. Head And Neck Support device, HANS) Система защиты шеи и головы.

ЭКИПИРОВКА

Для участия в соревнованиях спортсмен должен иметь подготовленный в соответствии с КиТТ (Классификация и Технические Требования) автомобиль и соответствующую экипировку, омологированную FIA (фр. Federation Internationale de l'Automobile – Международная автомобильная федерация).

Омологация - это свод правил, согласно которому каждый автомобиль и каждый предмет оснащения/экипировки (каркас безопасности, ремни безопасности, шлем, комбинезон и т.д.) должны соответствовать определенным параметрам.

ШЛЕМ

Самый свежий стандарт (разработан FIA в 2010 году): FIA 8860-2004, 8860-2010. Знак омологации нанесен на наклейку на внешней поверхности шлема, сзади внизу.

КОМБИНЕЗОН

Омологация FIA на комбинезоны

В соответствии с требованиями Международной Автомобильной Федерации (FIA) комбинезоны пилотов, а также их подшлемники, нижнее белье, носки, перчатки и ботинки, применяемые во время автомобильных соревнований любого вида и уровня, должны быть омологированы, то есть должны пройти необходимые тесты на огнестойкость, надежность и безопасность. Это бессрочная омологация, то есть настоящий стандарт не ограничивает сроки использования элементов экипировки, изготовленной в соответствии с этими требованиями. На сегодняшний день действует единый вид омологации на все вышеперечисленные предметы экипировки — стандарт FIA 8856-2000. Омологационная нашивка должны быть на внешней стороне воротника комбинезона:



БОТИНКИ

К ботинкам полагаются специальные носки. Также у спортсмена должно быть нижнее белье: футболка и подшлемник.

Александр Попов,
3 курс, ЭТМ-13,
автогонщик
команды ЗАБГУ.
ИЗМЕНИТЬ

ДОКУМЕНТЫ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ОФИЦИАЛЬНЫХ СОРЕВНОВАНИЯХ:

Водитель (спортсмен) - это «лицо, управляющее спортивным транспортным средством или спортивным автомобилем в ходе спортивного соревнования, имеющее международную лицензию Водителя, выданную соответствующей НАФ, для международных соревнований, либо национальную лицензию Водителя РАФ». (Спортивный кодекс Российской автомобильной федерации).

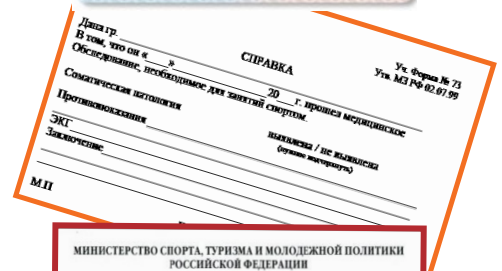
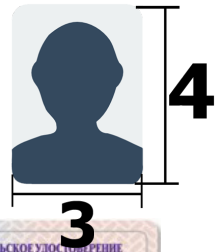
Для участия в соревнованиях необходимо представить документы, которые обычно перечисляются в «Регламенте соревнований». Как правило, необходимо заполнить заявку определенной формы и представить страховое свидетельство не менее чем на 5000 рублей (если страховка не включена в лицензию). Также, в зависимости от ранга соревнований требуются различные виды лицензий. Лицензия водителя действует на протяжении календарного года и может быть выдана на псевдоним.

Список документов для получения лицензии Водителя

- 1) паспорт либо заменяющий его документ;
- 2) полностью заполненное и собственноручно подписанное заявление;
- 3) недавнюю фотографию формата 3x4;
- 4) действующую лицензию Водителя «Е» (если есть);
- 5) водительское удостоверение (для водителей старше 18 лет);
- 6) подтверждение оплаты;
- 7) медицинский допуск (справка в форме 73);

Заключение должно содержать формулировку: «к занятию автомобильным спортом допущен», «к занятиям автомобильным спортом противопоказаний не имеет» или аналогичные по смыслу формулировки.

Лицензии выдаются уполномоченным органом РАФ, как правило, это соответствующие региональные отделения РАФ (у нас – ФАС Забайкальского края).



КАРЬЕРА АВТОГОНЩИКА:

Учет спортивной деятельности спортсмена ведется самим спортсменом или секретарем спортивного клуба, в котором он состоит. При этом все достижения спортсмена заносятся в специальную «зачетную книжку»

По результатам за год на основании единой всероссийской спортивной классификации (ЕВСК) спортсмену присваиваются спортивные разряды и звания. Разряды (по порядку присвоения): 3, 2, 1, КМС (кандидат в мастера спорта – его надо подтверждать 1 раз в 2 года).

Звания МС (мастер спорта) и МСМК (мастер спорта международного класса) – присваиваются пожизненно.

В 2010 году УАЗ-469 установил новый мировой рекорд по вместимости легкового автомобиля. Внутри внедорожника одновременно поместилось 32 человека. УАЗ 469 с полной загрузкой также проехал 10 м, как этого требуют условия установления мирового рекорда



Сергей Потапов - руководитель команды ЗабГУ по автоспорту

ВETERАНЫ АВТОСПОРТА

ВЛАДИМИР ВАВИЛОВИЧ КУДРЯШОВ

Начал заниматься автоспортом в 1986 году, работая водителем-инструктором в автошколе ДОСААФ. Несколько позже сменил работу – стал водителем «скорой помощи», но продолжил заниматься автомобильным спортом, выступая за команду Горздравотдела.

Владимир Кудряшов выступал в седьмом, а чаще в восьмом классе (спортивные легковые автомобили тогда делились по объему двигателя). Чаще всего участвовал в культивируемом тогда виде автомобильного спорта – ралли, но случалось участвовать и в автокроссе. А соревнования по автотяганию, которые проводились тогда несколько раз в год, считались едва ли не обязательными для водителей-спортсменов.

Выступления в многочисленных соревнованиях приносили свои плоды. Еще до развала советского автомобильного спорта Владимир Вавилович стал Чемпионом Чи-



тинской области по ралли в своем классе, неоднократно побеждал в «Забайкальском кольце», «Байкальском кольце», ралли «Ангара». Неоднократный победитель ипподромных ледовых гонок. В 1988 году в Ярославле стал бронзовым призером финала Чемпионата РСФСР

(Минавтотранс). Тогда же впервые стал кандидатом в мастера спорта и впоследствии неоднократно подтверждал этот спортивный разряд.

После возрождения Забайкальского автоспорта в 2005 году Владимир Кудряшов участвовал в создании спортивной автомобильной команды Забайкальской железной дороги. В ее составе неоднократно побеждал в

соревнованиях по автомобильному кроссу: Кудряшов становился чемпионом Сибирского федерального округа 2010 года, чемпионом Забайкальского края 2011 и 2014 годов.

В 2012 году в результате отсутствия поддержки со стороны руководства команда ЗабЖД распалась. Владимир Вавилович перешел в спортивный клуб «Автоуниверситет» при ЗабГУ, за который выступает и сейчас.

Владимир Кудряшов – мастер психологической борьбы, он всегда ведет бескомпромиссную, но честную борьбу до самого финиша.



ВАЛЕРИЙ БОРИСОВИЧ РЕПИН

Начал заниматься автомобильным спортом в 1977 году, работая водителем в автоколонне 1255 Минавтотранса. Выступал на автомобиле ЗиЛ – 130 (11 класс). Неоднократно участвовал в ралли, автотягании, автокроссе. Победитель ралли «Забайкальское кольцо» 1985 года, многократно занимал 2, 3 места в других ралли, проходивших в различных районах Сибири и Дальнего Востока. Тогда же стал кандидатом в мастера спорта и неоднократно подтверждал эту спортивную квалификацию. В 1989 году перешел в Горздравотдел, где стал выступать на легковых автомобилях в качестве штурмана.

С возрождением автоспорта принял активное участие в создании команды «Забайкалспецтранс», за которую выступал на автомобиле ЗиЛ – 130. После перехода на дру-

гое место работы начал выступать за команду ЗабЖД на автомобиле УАЗ. А с момента ликвидации этой команды и до настоящего времени выступает за команду ЗабГУ.

Валерий Борисович – спокойный, опытный, расчетливый гонщик. В гонке он старается уходить от контактной борьбы, предпочитая «чистую», безошибочную езду, и, в итоге, практически всегда приходит к финишу.



«Забайкальское кольцо» – популярный в советское время вид авторалли, названный по аналогии с известным маршрутом «Золотое кольцо». Соревнования проходили по разным населенным пунктам в окрестностях Читы. В нем участвовали автомобили разных классов. Аналогичные ралли проводились во многих регионах страны.



АВТОГОНЩИК? СЧИТАЙ, ФАНАТИК.

Этот человек знает про автоспорт почти всё. Ведь он сам участвовал в автогонках, а сейчас занимает пост директора соревнований по автокроссу. О славном прошлом и нашем спортивном настоящем мы побеседовали с Вячеславом Ильиным.

– Как вы попали в автоспорт?

– Это было после армии, я тогда учился на рабфаке в 1977 году. Тогда я впервые увидел багги. Их в Чите тогда было всего две машины, но они меня очень заинтересовали, да и сами гонки тоже. Права водительские у меня уже были, так в 1978 году я, будучи еще студентом, впервые попал на соревнования, в судейскую бригаду.

– Какие тогда были соревнования?

– Самые известные – это авторалли «Забайкальское кольцо». Они всегда проводились 9 мая. Старт был у Мемориала, а затем гонщики ехали ??? километров через ????

Потом мне довелось съездить в Улан-Удэ, также судить соревнования. Так продолжалось, наверное, до 1980 года. А затем в таксопарке освободилась машина – «Волга». Команде ужен был штурман, вот меня и пригласили.

– Что были за машины? Все ездил на «Волгах»?

– Нет, конечно. Разные были. У меня сначала была «Волга», довольно убитая. Потом была «пятёрка» -

на длинные дистанции, по дорогам общего пользования. Соревнований было много: выезжали и в Улан-Удэ на «Байкальское кольцо», в Ярославль, Владимир, Москву, Сочи, Таллин - во все города, где проводились ралли. У нас в Чите на Кеноне были соревнования - ледовый ипподром, ездили по по 1 участнику. Интересно всё было.

Я выступал до 1991 года, тогда прошла наша последняя гонка в Москве. Помню, машины наш стояли там в ЦСК в мотокоманде. Три года мы их там, возле Владимира, хранили. И ежегодно ближе к соревнованиям приезжали, подготавливали машины и гоняли. Тогда мы стали третьими на всесоюзных соревнованиях. А вообще призовых мест много было, и первых, и вторых.

У нас был капитан – отличный мужик, Юрий Владимирович Шелопугин. Он, как и я, начинал с судейства. Потом попал в команду «Читаавто-транса». У него были отличные организаторские способности, со многими дружил - с профсоюзами теми же. Юра со всеми находил общий язык, хоть и был простым водителем. С 1982 по 1986 годы он был нашим капитаном, а потом после него вахту я принял.

– Автоспорт – это увлечение или дело всей жизни? Может быть, профессия?

– Конечно, это увлечение, не профессия. Мы, можно сказать, фанаты своего дела. Я, к примеру, по образованию инженер-энергетик, но ни дня не работал по специальности – только на транспорте. Сейчас вот не участвую в соревнованиях как пилот и уже давно, но являюсь их директором. Занимаюсь решением многочисленных организационных вопросов: работа с командами, присутствие на гонках пожарных, скорой помощи и т.п.

– Насколько популярны автогонки сейчас в Забайкалье?

– Тут две стороны. Для участников гонок нужна мотивация – думаю, что тут всё держится на голом фанатизме. Это неизменно. Со стороны кажется – во, круто, дай прокатиться, а вот делать машину для соревнований, возиться в грязи – тут сможет



не каждый.

А вот что касается болельщиков – то их много, даже несмотря на то, что трасса теперь далеко – за траусиной фермой в сторону Арахлея. Около 5000 зрителей приезжают на гонки, хотя когда они были в Заспке – зрителей было больше. А в 80-е годы на ралли организации выезжали на скоростные участки автобусами, все смотрели, было очень зрелищно и захватывающе.

– Какой совет вы бы дали молодому человеку, который подумывает заняться автоспортом?

– Самое первое: надо решить вопрос с автомобилем – сможет ли он его содержать. Если время и возможности позволяют, то надо браться и делать. В этом деле много тонкостей, сложностей, есть строгие правила и требования. Если надо, мы поможем – и документы оформим, и совет дадим, и помощь окажем. Ну, деньги тут тоже важны. Тот же каркас безопасности сварить – 45-50 тысяч. Трубы нужны цельнотянутые, марка стали имеет значение. Все определено в правилах, а они написаны кровью. Поэтому всё надо соблюдать.

Я думаю, что автоспорт всегда держался на энтузиастах, потому что это дорого и тяжело. Наш вуз вот дает возможность студентам кататься, возможно поэтому часть остаются в спорте. Даже уходя в другую профессию, они всё равно не теряют интереса к гонкам и своему спортивному авто. Даже старики, которые тогда ещё на ралли ездили – Борис Шишкин, Репин Валера – собирают машины и участвуют в гонках. Я не езжу, но ни одного соревнования не пропустил. Работаем с бумажками, договариваемся, привлекаем молодежь. Надеюсь, дело жить будет.



пригонял с Таллина, был «Москвич» новый – на нём мы съездили всего один раз на соревнования в Братск.

Мы ведь всегда сами готовили машины к соревнованиям. Брали новый кузов, разбирали и собирали заново. По сути, от автомобиля оставался родным только кузов. Остальное

– Какая у вас была команда?

– Я всегда выступал от «Читаавто-транса». Наша команда – это 6 человек, 3 экипажа, в каждом водитель и штурман. Тогда в основном проводились раллийные гонки, то есть

А СУДЬИ КТО?

ДАРЬЯ ПАНФИЛОВА, окончила факультет технологии транспорта и связи в 2013 году. Специальность «Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте».

«В автокросс я попала, можно сказать, случайно. На 2-м курсе на одну из лекций к нам пришел парень, он набирал добровольцев для судейства автокросса. Конкурса никакого не было – приглашали всех желающих. Из всей группы решила попробовать только я, было интересно узнать, что это такое. На следующий день на собрании судей меня поставили на должность "бегунок".



Это человек, который разносит документацию от главного секретаря другим судьям и спортсменам. Так продолжалось несколько сезонов, я пробовала себя даже в роли оператора - снимала заезды.

Позже прошла обучение, сдала зачёт и заняла должность "Судья счёта кругов". На этой должности проработала несколько сезонов и начала стажироваться у главного секретаря (год с небольшим просто наблюдала за его работой). Когда главный секретарь переехала в



другой город, это место осталось свободным. Вот тогда меня впервые назначили самостоятельно судить соревнования. Сначала, конечно, совершала много ошибок, но освоилась очень быстро. Лет 5 уже точно этим занимаюсь. И сейчас являюсь действующим главным секретарем Федерации автомобильного спорта. В прошлом году официально получила 1 категорию судейства. Общий мой стаж судейства 11 лет.

Конечно же, автоспорт повлиял на мою жизнь. Я теперь не предоставляю себя без соревнований. Хобби превратилось в дело всей жизни при том, что у меня есть работа – я менеджер по реализации и специализируюсь по тендерным закупкам в ООО «Компания Техноком».

Студентам советую не бояться и пробовать себя в качестве судей, не исключение на этой должности и девушки. Но могу сказать одно: тем, кто хочет с помощью соревнований решить свои проблемы с учёбой или заработать деньги, можете сразу проходить мимо и даже не пробовать».

ВЛАДИМИР МИШИН.
Обучался на специальности «Автомобили и Автомобильное хозяйство».

«После 2 курса во время практики мне предложили подготовить автомобиль под стартовым номером 83 и принять участие в соревнованиях в дивизионе «Д2-Классика». Я сразу же согласился, ведь желание участвовать в соревнованиях было главной причиной поступления в университет.

С раннего детства я занимался ремонтом техники и рвался за руль, но специального обучения не проходил. Подготовка автомобиля к соревнованиям и участие в них дали мне незаменяемый и уникальный опыт, который использую повседневно и в жизни, и на работе. Этот тот случай, когда у человека есть интерес к спорту, горящие глаза, ты не боишься испачкаться, упорно готовишь свой спортивный снаряд и не

отступаешь, не взирая на поражения. Хотя таких ребят сейчас немного, чаще молодые люди хотят сидеть в Интернете, а не готовить свой автомобиль.

Если бы мне представилась возможность вернуться хоть не надолго в то время, я бы не раздумывая согласился. Потому что желание нажимать на газ не пропало, а делать это гораздо приятнее на гонимой трассе на подготовленном автомобиле. Хотелось бы и дальше из обычного куска металла делать автомобиль, который будет



еще лучше, быстрее, надёжнее, общаться с людьми, одержимыми этим спортом.

Я до сих пор поддерживаю связь со многими участниками команды ЗабГУ (Остапчук П.В., Ляпин В.В., Банщиков А.Л., Богодухов Ф.М., Стречнев А.С., Потапов С.Ю., Немеров В.Е., Томашов Ю.). По возможности заглядываю в гаражи, в которых было проведено немало ночей за подготовкой машин к соревнованиям, приезжаю на соревнования по автокроссу. Постоянно слежу в соцсетях за жизнью автоспорта в Забайкалье.

Автокросс положительно повлиял на мою жизнь, помог найти новых друзей, приобрести бесценный опыт. Моё настоящее место работы со спортом не связано, но связано с автомобилями, с организацией их эксплуатации и ремонта (я занимаю должность ведущего инженера отдела главного механика).

И напоследок, хотелось бы пожелать, чтоб автоспорт в Забайкалье процветал и гонки проводились как можно чаще!

ОЛЕЙНИКОВ АЛЕКСАНДР.
В 2012 году окончил обучение в
ЗабГУ по специальности
«Автомобили и автомобильное
хозяйство».

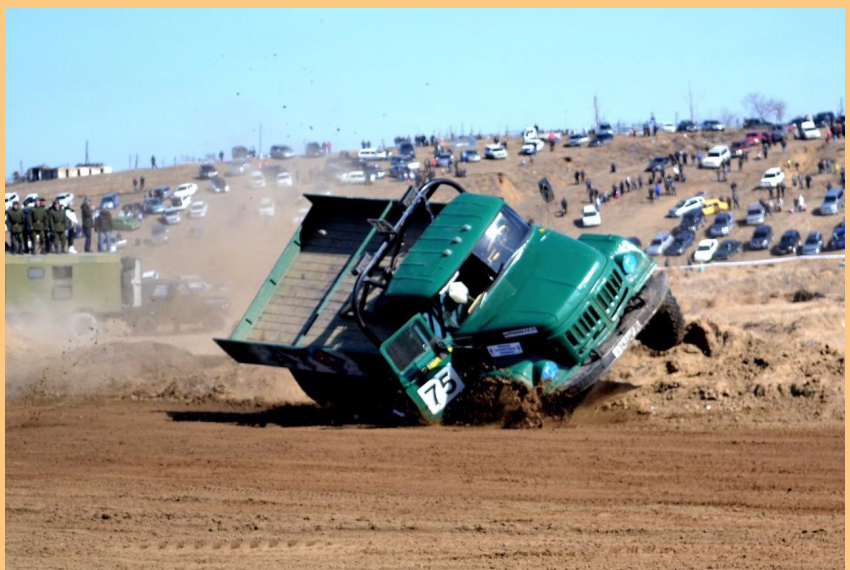
«На втором курсе шли с товарищем по корпусу автотранспортного факультета и увидели на стенде объявление, что требуются студенты для помощи в организации соревнований по автомобильному кроссу. Так я познакомился с Алексеем Николаевичем Костяковым. Сначала, мы были в хозяйственном обеспечении «Ледовых гонок» в феврале 2009 года (огораживали трассу перед соревнованиями и после убирали ограждение). В марте того же года я был судьей на посту: смотрел на соревнования и видел, что студенты тоже гоняют. Тогда и решил попробовать попасть в команду. Спросил у Костякова, как это лучше сделать. Он ответил, что это возможно и познакомил меня с руководителем команды Сергеем Юрьевичем Потаповым.

Так я пришёл в команду. Сначала был механиком, помогал готовить машины к соревнованиям, потом в мае 2009 года мне предложили участвовать в соревнованиях в качестве пилота спортивного автомобиля ЗАЗ-968М дивизиона «Д2-классика», так я стал пилотом команды. И знаете, меня затянуло!

Перешёл в более тяжелый класс Т-4/3 (зилы), и участвовал в гонках до самого окончания университета, а точнее, до мая 2012 года. Потом ушёл в армию, получился перерыв до 2019 года, но даже во время перерыва я не покидал команду - был механиком и консультантом для младших товарищей. В 2019 году я снова вернулся в автоспорт.

Здесь своя атмосфера, которая стала уже родной, автомобили и люди, которые отдают себя автоспорту. В нём оставались те, кто действительно желал этим заниматься, правда, их единицы. На занятиях в аудиториях мы получали теоретические знания, а после – практические, не обходилось, конечно, без советов старших товарищей и наставников.

Сейчас я могу сказать, что занятие автоспортом было



для меня очень полезно, ведь опыт вождения в экстремальных ситуациях бесценен. Нисколько не жалею, что у меня появилась возможность окунуться в эту атмосферу - это как «наркотик», один раз попробовал и тянет. Автоспорт для меня - это интересное хобби и хорошая психологическая разгрузка.

АНАСТАСИЯ
КРАСНОКУТСКАЯ.

В 2015 году закончила ЗабГУ
по специальности «Организация
безопасности движения».

«Об автоспорте узнала на 1 курсе во время агитации о помощи организации автокросса, и решила попробовать. Привлекла меня уникальная возможность увидеть организацию соревнований по автоспорту изнутри и понять, как организовываются гонки.

Конкурса на тот момент не было, но людей, желающих участвовать в соревнованиях, было много. Обу-



чение заключалось в прослушивании лекций, после чего мы сдавали зачёт по пройденному материалу.

В 2010-2014 годах я являлась секретарём технической комиссии, после – офицером по связи. За время занятия автоспортом я обзавелась большим количеством знакомых и встретила своего будущего мужа. На данный момент я служу в армии, являюсь механиком по связи. Но, думаю, что всегда могу вернуться в судейство автоспорта. Я поддерживаю связь с участниками команды, так как со многими работаю. Всегда слежу за развитием автоспорта в ЗабГУ, мне это очень интересно».

ВЫБОР ПРОФЕССИИ



В наше время добиться высоких профессиональных результатов и положения в обществе без высшего образования практически невозможно. Перед выпускниками школ стоит непростой выбор: им предстоит определить профессию на всю жизнь. На что потратить 4-5 лет обучения? В какой сфере получится проявить себя максимально? Станет ли работа делом всей жизни? Ответить на эти вопросы сложно. Здесь важны две вещи: прислушаться к себе и сделать верный выбор. Если у тебя есть склонность к точным наукам, интересны технические процессы и есть желание создавать инженерные «чудеса», то стоит обратить внимание на факультет строительства и экологии ЗабГУ.

Здесь можно получить высшее образование по направлениям:

- Строительство
- Строительство уникальных зданий и сооружений
- Наземные транспортно-технологические средства
 - Технология транспортных процессов
 - Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов
 - Техносферная безопасность
 - Гидрометеорология
 - Природообустройство и водопользование

Во время обучения студенты изучают целый комплекс дисциплин, закрепляют знания на практике и имеют отличные возможности для дальнейшего трудоустройства.

Учёба – это не единственное, чем можно заниматься на нашем факультете. Всегда есть возможность участвовать в творческих, спортивных, патриотических меро-

приятиях, поехать на студенческий форум в Новосибирск, Томск или, например, Москву. Студенческие отряды, волонтерские объединения, самоуправление – мы помогаем развить любые способности.

Также у каждого есть возможность попробовать себя в науке: проводить самостоятельные исследования, выступать на научно-практических конференциях не только в университете, но и в других городах. Многочисленные дипломы, которые привозят студенты с всероссийских олимпиад и конкурсов подтверждают высокий уровень наших молодых учёных. Кто знает, а вдруг это твоё?

Можно ли объединить учёбу, науку и... спорт?

Спортивно-технический клуб «Автоуниверситет» уже много лет положительно отвечает на эти вопросы. Здесь эти понятия тесно переплетены между собой, ведь порой простой вопрос приходится серьёзно исследовать, а затем проверять на практике. Для этого в клубе существуют специальные технические лаборатории. Для студентов здесь не существует границ – можно воплощать самые смелые идеи, которые затем превращаются в технические конструкции и выпускные квалификационные работы. Особенностью клуба является то, что, получая теоретические знания, студенты могут сразу применять их на практике, что очень полезно при закреплении полученных навыков.

ЗабГУ поддерживает автоспорт, поэтому студенты могут реализовать себя ещё и как спортсмены-гонщики. Участие в соревнованиях в качестве пилотов спортивных автомобилей,

организаторов и судей прививает студентам чувство команды и ответственности, а общение с опытными спортсменами благоприятно сказывается на жизненной позиции.

Команда по автоспорту «ЗабГУ» самостоятельно осуществляет подготовку к гонкам: при прохождении практики все студенты могут обучиться на водителей категории «В», «С». Половина команды университета – это студенты, которые решили испытать себя в автоспорте. Они не понаслышке знают про промасленную робу, бессонные ночи, сбитые в кровь руки, но для спортсменов это пустяки по сравнению со вкусом победы, которая окупает все «преlestи» автогонки. Про таких говорят: «Люди, у которых сердце – мотор, а по венам бежит кровь вперемешку с бензином!»

Также у каждого студента возможность пройти курсы обучения судей автомобильных соревнований, и многие ребята, особенно девушки, ее используют. Впоследствии они становятся членами команды спортивных судей по автоспорту. Почти все краевые состязания судят именно они. Ребята участвуют в судействе соревнований не только во время обучения, но и даже после окончания нашего славного вуза.

Полученные опыт и знания можно применить во время учебной практики, а затем и пойти работать на автотранспортные предприятия: «Volvo Trucks», «Toyota» и «Mitsubishi» (Садко Моторс), «NISSAN» (Чи-та Моторс), Scania (ЧитаСканияСервис) и другие. Кроме того, выпускников ждут в страховых компаниях, экспертных учреждениях, автошколах, ГИБДД, УВД, ОАО «ЗабЖД», «Забайкалспецтранс» и других предприятиях.

АБИТУРИЕНТ!

В ЗАБГУ ТЕБЕ ГАРАНТИРОВАНЫ:

- Бюджетные места при поступлении
- Не теряющая актуальности профессия
- Востребованность специалистов на рынке труда
- Высокий уровень заработной платы
- Стипендия от 4000 до 30 000 рублей.

ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ ПОСТУПЛЕНИЯ:

- документ, удостоверяющий личность и гражданство (подлинник и копия);
- документ об образовании государственного образца (подлинник и копия аттестата/диплома);
- 6 фото 3x4;
- копия свидетельства о смене имени, фамилии;
- Справка У-086 (для абитуриентов, поступающих по направлениям подготовки, на которые требуется прохождение предварительного медицинского осмотра).

| Направление подготовки | Образовательная программа | Уровень образования и сроки обучения | Форма обучения | Проходные баллы ЕГЭ |
|---|--|--|------------------------------------|---|
| 08.05.01 Строительство | Промышленное и гражданское строительство Автомобильные дороги и аэродромы | Бакалавриат, 4 года - для очной формы обучения 5 лет - для заочной формы | Очная, очно-заочная, заочная | Русский язык - 43 Математика (профильный уровень) - 39 Физика - 40 |
| 08.03.01 Строительство уникальных зданий и сооружений | Строительство высотных и большепролетных зданий и сооружений | Специалитет, 6 лет | Очная | |
| 20.03.01 Техносферная безопасность | Защита в чрезвычайных ситуациях Безопасность технологических процессов | Бакалавриат, 4 года - для очной формы обучения | Очная, заочная | Русский язык - 43 Математика (профильный уровень) - 39 География - 40 |
| 05.03.04 Гидрометеорология | Гидрология | 5 лет - для заочной формы | | |
| 20.03.02 Природообустройство и водопользование | Природоохранное обустройство и инженерная защита территорий | Бакалавриат, 4 года - для очной формы обучения | Очная | Русский язык - 43 Математика (профильный уровень) - 39 Физика - 40 |
| 23.05.01 Наземные транспортно-технологические средства | Подъемно-транспортные, строительные, дорожные средства и оборудование | Специалитет, 5 лет - для очной формы обучения 6 лет - для заочной формы | Очная, заочная | |
| 23.03.01 Технология транспортных процессов | Организация и безопасность движения Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте | Бакалавриат, 4 года - для очной формы обучения 5 лет - для заочной формы | | |
| 23.03.03 Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов | Автомобили и автомобильное хозяйство Сервис транспортных и транспортно-технологических машин и оборудования | | Заочная | |

Подробнее на сайте zabgu.ru

Найти

Руль. Сцепление. Газ. Поехааалиии!



Утро. Мокрый от утренней росы металл кузова холодит руки. В комбинезоне тепло и сухо, ноги плотно сидят в удобных кроссовках. Мои друзья-соперники потихоньку собираются к решающему старту. У нас финал. Через пару десятков минут станет ясно, кто из нас встанет на верхнюю ступень пьедестала – запрыгнет на тумбочку, как мы любим говорить.

Это жёсткий спорт. Пока мы просто друзья – смеёмся и разговариваем на отвлеченные темы. Но когда загорится светофор, мы забудем о дружбе и станем соперниками, жёсткими, агрессивными и дерзкими. Нам нужна победа, нам нужен подиум!

- Ну, что, поехали?!
- Может погреемся? Я промёрз за ночь, аж трясёт слегка.
- Не хандри! До старта пять минут. Там и погреемся!
- Тебе видней. Похоже, я просто ещё не готов, или просто предстартовый мандраж...

Я засёгиваю шлем, надеваю перчатки, чувствую странную дрожь руля. Может показалось? Мотор работает странно, как-то нервно, что ли. Вибрация передаётся через кузов всему телу, вызывая недоумение. Вчера ведь всё было нормально! Ладно, посмотрим, пока рано паниковать. Да и поводов особых нет: первая стартовая линия, не самая плохая, вторая дорожка.

Адреналин. Кто придумал это злобное слово?! Я злюсь даже на него. В ушах слышны гульки, быстрые удары сердца. Всегда боюсь увлечься этим стуком. Боюсь, что, успокаивая себя, просплю сигнал светофора. Нога вдавликает педаль газа, вторая готова мгновенно бросить сцепление, руки нервно сжимают руль. Старт!

- Поехали!
 - Не рви сцепу! Нам ещё всю гонку на нём ехать! Не маши кочергой, как бешеный! Ты угробишь коробку!
- Первый поворот. Стартовали успешно, вовремя и без излишней суеты. Так и надо держать, мы вторые! Неприятные удары сзади справа. Ничего критичного, позади нас куча-мала из отставших, но очень верящих в свои силы.

- Кто там долбится в крыло? Его для вас красили и правили? Куда смотрят судьи? Он так нас на бровку загонит!

Прошли первый круг. Пока вторые, но на хвосте висит очень дерзкий и решительный новичок. Он еще не ловил крыши, не терял колёса и не знает горечи поражений. Он полон решимости показать своё мастерство. Потерпи, малыш, сейчас прямой и мы от тебя уйдём!

- Не рви сердце! Давай спокойнее! Там поворот с ямкой на втулянке! Давай ближе к середке!

Я помню эту коварную ямку. На тренировке на ней многие прыгали, теряя время на торможении и пытаясь уйти

от бровки. Удалось не всем. Следы взрытого грунта и куски пластика за трассой, тому подтверждение.

- Жёванный крот! Как он смог пролезть между мной и бровкой? Вот и объехал ямку! Надо отыграть позицию, надо наказать этого сосунка!
- Полегче! У нас в подвеске стукачек завёлся. А нам еще семь кругов дубасить!

А молодой почувствовал вкус крови. Валит на все бабки! Эх молодость! Не к добру такая резвость. Прямой участок, до поворота метров триста. Надо догонять.

- Куда ты прёшь!!! Сбавь дурак, не вступишья!!!
 - Накаркал. Молодой цепляет бровку и ложится на бок. Не сильно, но гонка для него закончена, он вылетел.
 - Не забывай про ту ямку! Похоже её сравняли.
- Давай по малому радиусу и догоняем лидера. Тут осталось немножко. Поднажми!

Новый поворот и жёлтые флаги в руках у судей. За поворотом в неприличной позе застыло сразу три машины. Ну, не горят и ладно, с остальным маршалы разберутся. Мужики на бровке – значит обошлось.

Да что ты будешь делать! Вроде уже догнал, но что-то в коробке хрустнуло и передача не вошла. Опять нужно догонять.

- Я тебе говорил аккуратнее! Что ты рычаг как очумелый дёргаешь?! Зачем сцепление бросаешь как обожженный! Отрыгнула коробка третью передачу! Теперь на второй в небеса крути и пробуй на четвёртой ехать. Посмотрим сдюжит мотор или тоже ляжет.

Два круга до финиша. Впереди круговые маячат. Сейчас обходить будем. Только бы не тупил обгоняемый, не кидался, дал спокойно лидера достать.

- Ай, молодца! Я тебе стакан после финиша налью! Первое придержал, а я как в ворота рая проскочил! Ну, теперь держись! Уж пять метров я одолею, достану его на финише!
- Не дави на гашетку, не дави! Темпер полез, похоже греемся! Так и до клина недалеко!

Последний круг. До лидера можно дотронуться. Но что-то мешает. Не могу обогнать! Даже поравняться не могу! Вывози, родимая, потерпи немного! Нельзя мне на последних метрах сливаться. Я должен финишировать!

Судья с улыбкой машет мне клетчатым флагом. Я второй. Обидно, но я сделал всё, что было в моих силах. Парк. Потихоньку отпускает волнение.

- Спасибо тебе, родная. Прости если что не так.
- Да ладно, чего там. Масло поменяешь, коробку почиניים и в расчёте.

Я иду к команде. Оборачиваюсь и вижу: она тоже рада. Она. Моя машина.